

PORSCHE TIMES



03
24

**Une pièce unique
et exclusive**
en l'honneur de Jo Siffert
Page 6

**Les nouveaux
Macan et Macan 4S**
entièrement électriques
Page 8



Chères et chers lecteurs,

J'ai le plaisir de vous retrouver pour une nouvelle édition du Porsche Times qui clôt un été qui, je l'espère, a été rempli d'aventures incroyables au volant de votre Porsche.

Comme vous le savez, cette année 2024 a été jusqu'à présent extrêmement riche en nouveautés avec quatre nouvelles voitures présentées. Vous pourrez découvrir la nouvelle 911 GTS dans les pages qui suivent. Dès la fin de l'année, elle sera à votre disposition au Centre Porsche Lausanne pour des essais routiers.

Cet automne annonce également la possibilité d'essayer le tout nouveau Macan 100% électrique, dont vous attendez peut-être plus de détails depuis son annonce officielle. Je suis convaincu que ce véhicule saura vous procurer beaucoup de plaisir et d'agrément de conduite dans la vie de tous les jours.

Je me réjouis de vous revoir lors de nos prochains événements, en partageant la passion qui nous anime, au volant de ces voitures qui nous font tous rêver.

A très bientôt au Centre Porsche Lausanne,

Aris Kellenberger
Directeur Général



Une pièce unique et exclusive en l'honneur de Jo Siffert

Page 6



Les nouveaux Macan et Macan 4S entièrement électriques

Page 8



Mathieu Jaton: «Je vis mon rêve»

Page 10



La magie de Montreux

Page 13

Mentions légales
Centre Porsche Lausanne, Boulevard de l'Arc-en-Ciel 8,
1023 Crissier, tél. 021 552 39 11, www.porsche-lausanne.ch,
info@porsche-lausanne.ch, Tirage: 2500 ex. Aucune
responsabilité n'est assumée pour les photos et les textes
soumis spontanément. La responsabilité des contenus
rédactionnels et des images de la présente édition incombe
au Centre Porsche, excepté pour les pages officielles de
Porsche Suisse SA. Sous réserve d'erreur et de modification.



printed in
switzerland

04	NOUVEAUX MODÈLES The one and always: la nouvelle 911	16	PORTRAIT Michel Brehm : un client multifacette du Centre Porsche Lausanne
06	MOTORSPORT Une pièce unique et exclusive en l'honneur de Jo Siffert	18	COLLABORATEURS L'équipe de vente du Centre Porsche Lausanne
08	NOUVEAUX MODÈLES Les nouveaux Macan et Macan 4S entièrement électriques	20	COLLECTION AHEAD Le voyage d'une vie
10	INTERVIEW Mathieu Jaton: «Je vis mon rêve»	22	LEXIQUE TECHNOLOGIQUE La nouvelle 911 Carrera GTS: le nouveau turbocompresseur électrique
13	HIGHLIGHTS DU FESTIVAL La magie de Montreux		

The one and always: la nouvelle 911

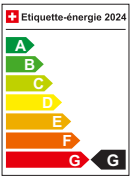


911 CARRERA

290 kW (394 CH) puissance
7 500 vitesse de rotation max. (1/min)
450 Nm couple max.
3,9 s 0 - 100 km/h avec Launch Control
10,1 - 10,7 l consommation en cycle mixte (l/km)
230 - 244 émissions de CO₂ combinées (g/km)
G classe d'efficacité énergétique

911 CARRERA GTS

398 kW (541 CH) puissance
7 500 vitesse de rotation max. (1/min)
610 Nm couple max.
3,0 s 0 - 100 km/h avec Launch Control
10,5 - 11,0 l consommation mixte (l/km)
239 - 251 émissions de CO₂ combinées (g/km)
G classe d'efficacité énergétique



La Porsche 911 est une légende à la fois éternelle et fascinante. C'est la preuve, à la fois la plus belle et la plus convaincante, que tradition et innovation sont capables de faire route ensemble vers l'avenir. Le mythe de la 911 perdure dans chaque nouvelle génération. Mais quelles sont réellement les particularités de ce mythe? Outre la marque, le design, la technique et la performance constituent sans aucun doute des piliers importants. Mais ce qui fait de cette voiture une icône absolue, c'est qu'elle incarne un style de vie unique sur quatre roues et qu'elle permet à certaines personnes de réaliser leur rêve avec la 911.

Depuis les années 1960, le succès sans précédent de la Porsche 911 persiste. Après de nombreuses victoires palpitantes lors des courses automobiles du Rallye de Monte-Carlo et sur le circuit de Targa Florio, le «mythe de la Porsche 911» fait rapidement parler de lui parmi les passionnés de sport automobile. De nombreuses autres victoires remportées lors des plus grandes courses de 24 et 12 heures aux quatre coins du monde font de cette voiture une légende vivante des circuits. Ce qui commence comme une légende sur les circuits se transforme rapidement en une icône du monde automobile.

La nouvelle 911
La Porsche 911 est un véhicule d'exception: c'est à la fois une voiture de sport qui compte des millions de fans, mais aussi une sportive ambitieuse qui remporte un nombre incalculable de courses. Elle entre également dans l'histoire grâce à son design emblématique et à son moteur boxer historique. La Porsche 911 évolue au fil des décennies et pose d'importants jalons technologiques, tout en préservant son identité. Sur le plan visuel, on la reconnaît immédiatement comme étant «la 911».

Une fois de plus, l'ADN du style classique de la 911 atteint un niveau d'évolution

supérieur. Le design extérieur affiné affiche désormais un aspect plus prononcé et plus moderne. L'intérieur se caractérise par des lignes droites et épurées identiques à celles qui définissaient déjà la première génération de 911.

Outre un équipement de série nettement plus performant à tous les niveaux, la nouvelle Porsche 911 se distingue par une numérisation importante du tableau de bord et des phares principaux nouvelle génération.

Dans sa version de base, si le moteur des modèles 911 Carrera est comme à son habitude purement thermique, il a fait l'objet d'une optimisation ciblée. En revanche, les modèles Porsche 911 GTS créent la surprise avec une révolution sur le plan technique, puisque les modèles 911 GTS bénéficient pour la première fois d'une hybridation de performance, baptisée T-Hybrid. Grâce au moteur boxer 6 cylindres équipé d'un turbocompresseur électrique (eTurbo) et d'une cylindrée de 3,6 l ainsi qu'à l'intégration d'un moteur électrique dans la boîte PDK, les modèles 911 GTS franchissent une nouvelle étape en matière de performance. La propulsion T-Hybrid permet un déploiement linéaire de la puissance avec un couple élevé sur toute la plage de régime. Parallèlement, la récupération via le moteur électrique de la boîte de vitesses et le turbocompresseur électrique permettent de récupérer de l'énergie pour recharger la batterie lithium-ion de 400 V.

La nouvelle 911 est un véhicule plus puissant, plus rapide et plus efficace que jamais qui saura combler toutes les attentes. Venez découvrir les différents modèles 911 Carrera, 911 Carrera GTS, 911 Carrera 4 GTS et 911 Targa 4 GTS dans notre Centre Porsche.

Lorsqu'une personne crée quelque chose qui résiste au temps, qui ne souffre pas de l'excentricité de certaines époques, autrement dit quelque chose d'intemporel, alors on peut parler de prouesse.

Dr. Ing. h. c. Ferry Porsche

Hommage à une légende de la course automobile: une pièce unique et exclusive en l'honneur de Jo Siffert

«Tribute to Jo Siffert»: une pièce unique et exclusive en hommage à une légende

Les légendes de Jo Siffert et de Porsche sont à nouveau réunies. Sur la base de la 911 GT3 RS, le programme «Sonderwunsch» de Porsche Exclusive Manufaktur a créé en l'honneur de cette légende de la course automobile une pièce unique destinée exclusivement au marché suisse. La personne qui recevra le «Tribute to Siffert» sera tirée au sort.

Joseph, dit «Jo», Siffert compte parmi les plus grandes figures de l'histoire du sport automobile suisse. Outre 96 départs et deux victoires en Formule 1, le Romand a participé à de nombreuses autres courses de voitures de sport et d'endurance, et ce, régulièrement à bord de voitures de sport Porsche à partir de 1964. Il était également concessionnaire Porsche. Le palmarès de Siffert est impressionnant puisqu'il remporte deux victoires dans sa catégorie aux 24 heures du Mans et une victoire au classement général des 24 heures de Sebring en 1968. Entre 1969 et 1971, Siffert contribue largement aux victoires de Porsche lors des championnats du monde des voitures de sport.

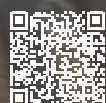
Sa carrière fait littéralement passer «Seppi» du statut de chiffonnier à celui de leader mondial. Mais le 24 octobre 1971, lors d'une course de Formule 1 à Brands Hatch en Grande-Bretagne, Jo Siffert est victime d'un accident mortel lorsque sa voiture se renverse avant de prendre feu. Siffert ne tombe pas dans l'oubli pour autant. «On parle encore de Jo Siffert parce qu'il a réussi, par sa personnalité, son attitude, sa gentillesse et ses résultats, à devenir une personne qui faisait la fierté de tous et à laquelle il était facile de s'identifier», explique son biographe Jacques Deschenaux à propos de ce phénomène.

Unique: «Tribute to Jo Siffert»

Construite dans le cadre du programme «Sonderwunsch» de Porsche Exclusive Manufaktur, la 911 GT3 RS «Tribute to Jo Siffert» s'inspire des bolides du passé, tant pour l'intérieur que pour l'extérieur. Hormis une édition limitée de modèles réduits, le véhicule reste une pièce unique.

Les personnes intéressées peuvent s'informer dans un Centre Porsche suisse et témoigner de leur intérêt pour l'achat du véhicule. L'acquéreur/l'acquéreuse de la pièce unique sera tiré/e au sort selon le principe aléatoire par Porsche Suisse SA le 9 novembre 2024 dans le cadre du salon «Auto Zürich».

En savoir plus sur:



«TRIBUTE TO JO SIFFERT» –
911 GT3 RS

386 kW (525 ch) puissance

9 000 vitesse de rotation max. (1/min)

465 Nm couple max.

3,2 s 0-100 km/h

13,2 l consommation en cycle mixte (l/km)

299 émissions de CO₂ combinées (g/km)

G classe d'efficacité

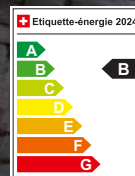


Par sa personnalité, son attitude, sa gentillesse et ses résultats, Jo Siffert a réussi à devenir une personne qui faisait la fierté de tous et à laquelle il était facile de s'identifier.



MACAN

265 kW (360 CH) puissance
563 Nm vitesse de rotation max. (tr/min)
5,7 s 0–100 km/h
17,0–19,8 kWh/100 km consommation électrique (WLTP)
0–0 émissions de CO₂ combinées (g/km)
641 km autonomie électrique (WLTP)
Classe d'efficacité **B**



Les nouveaux Macan et Macan 4S entièrement électriques

Sportivité et efficacité pour un style de vie jeune et urbain.

La nouvelle gamme Macan montre que ce qui a fait ses preuves et la nouveauté peuvent aller de pair: la performance typique de Porsche, la qualité intemporelle du design et une grande fonctionnalité au quotidien. Le tout dans un format ultramoderne et entièrement électrique.

La gamme s'enrichit aujourd'hui grâce au Macan 4S. Le Macan 4S allie de manière impressionnante performance sportive, accélération longitudinale nettement plus élevée ainsi qu'agilité, efficacité et fonc-

tionnalité au quotidien. Spacieux, comme devrait l'être un SUV compact, équipé d'une traction intégrale et disposant également d'une plus grande autonomie que le Macan Turbo, le 4S est un véhicule polyvalent adapté aux personnes qui ont un style de vie jeune et urbain. Le nouveau Macan 4S se positionne comme un véhicule sportif au-dessus du Macan 4.

En outre, le portefeuille de modèles du Macan s'enrichit, seul modèle à traction arrière conçu pour une efficacité maximale.

Avec une autonomie pouvant atteindre 641 km selon la norme WLTP, il offre la valeur la plus élevée de tous les modèles Macan entièrement électriques. Il est ainsi parfaitement adapté à la vie quotidienne et affiche en même temps la performance caractéristique de Porsche. Il offre tout ce qu'un Macan est censé offrir: de la sportivité, beaucoup d'espace et un confort de voyage optimal, surtout pour les longs trajets.

Par ailleurs, tous les modèles Porsche Macan sont disponibles en option avec le pack

Jusqu'à 641 km
Charge de 800 volts

D'AUTONOMIE
ÉLECTRIQUE

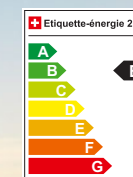
AVEC JUSQU'À
270 kW

Offroad Design. Optimisé pour résister aux conditions de circulation difficiles et doté d'une esthétique propre, il fait du Macan le parfait compagnon pour partir à l'aventure. En famille, entre amis ou en solo, le Macan est le partenaire idéal pour la vie quotidienne et les loisirs.



MACAN 4S

380 kW (516 CH) puissance
820 Nm vitesse de rotation max. (tr/min)
4,1 s 0–100 km/h
17,7–20,7 kWh/100 km consommation électrique (WLTP)
0–0 émissions de CO₂ combinées (g/km)
606 km autonomie électrique (WLTP)
Classe d'efficacité **B**



«Je vis mon rêve»

Mathieu Jatón a débuté en tant qu'auxiliaire lors de réceptions et a gravi les échelons pour devenir directeur du Montreux Jazz Festival. Dans cette interview avec Nina Trembl, il parle de l'hospitalité, des surprises, de l'authenticité et de la réaction des artistes lorsqu'on vient les chercher en Porsche.

Texte: Nina Trembl
Photos: David Hubacher



En 1967, une modeste série de concerts de jazz donne naissance à l'un des événements musicaux les plus réputés au monde. Mathieu Jatón, quel est le secret du Montreux Jazz Festival?

Claude Nobs, le cofondateur du festival, a toujours eu à cœur la passion pour la musique et l'hospitalité envers les artistes. La base de tout cela était le facteur humain, et cela n'a pas changé jusqu'à aujourd'hui. La seconde chose est que Claude avait l'ambition d'enregistrer chaque concert et de créer des archives complètes qui placeraient le nom de Montreux sur la carte du monde. Une idée assez folle, saluée par l'UNESCO en 2013 avec une inscription au registre Mémoire du monde. Et n'oublions pas le lieu: une toute petite ville de seulement 20 000 habitants, nichée entre les montagnes et le lac Léman. Pour les Suisses, cela n'a peut-être rien d'extraordinaire, mais pour les artistes, cela a toujours signifié se rendre dans un endroit où ils peuvent se déplacer librement et se détendre sans mesures de sécurité.

Au cours de son histoire, le festival a donné lieu à d'innombrables histoires et performances légendaires.

Quels sont vos meilleurs souvenirs?

Après 25 ans de festival, j'ai plus de bons souvenirs que je ne peux en énumérer. Je retiens en particulier la prestation de Prince en 2007. Le business de la musique était alors en pleine mutation. Les ventes de disques s'effondraient, les seuls moyens pour les artistes de gagner encore de l'argent étaient les concerts et les cachets, les billets

devenaient donc de plus en plus chers. L'annonce par Prince de sa venue dans la petite ville de Montreux juste avant sa grande série de concerts «The Earth Tour» à Londres avait déjà été une surprise. Et il a dépassé toutes les attentes: il a d'abord joué un set de jazz de 45 minutes, puis un concert de folie et enfin une jam session jusqu'à quatre heures du matin. Rendre tout cela possible pour un artiste qui n'est pas connu pour sa simplicité a été un vrai défi. Nous avons dû réagir en un clin d'œil à tout ce qu'il demandait. Et nous y sommes si bien parvenus qu'il est revenu en 2009 et en 2013. J'en suis très fier.

Si l'on se promène aujourd'hui dans le quartier du festival, on entend étonnamment peu de jazz. Quelle part de jazz reste-t-il au Montreux Jazz Festival?

Si l'on considère le jazz comme un genre, cette impression peut être juste. Mais je suis d'accord avec Jon Batiste, qui a ouvert le festival cette année et qui a déclaré dans une interview que le jazz est davantage une attitude qu'un genre. Une manière de jouer de la musique, d'expérimenter avec elle et de toucher différentes personnes. La liberté, l'ouverture et la spontanéité font partie de l'ADN du jazz. De ce point de vue, le Montreux Jazz Festival regorge de jazz. Pour nous, il n'y a pas de frontières entre les différents styles de musique. Il n'y a que la passion partagée.

Votre public est-il du même avis?

Bien sûr, vous trouverez plutôt des personnes de 45 à 60 ans aux concerts de rock classique et des représentants de la Gen Z aux concerts

Pour nous, il n'y a pas de frontières entre les différents styles de musique. Il n'y a que la passion partagée.

de hip-hop. Mais grâce à la diversité de notre offre musicale, nous faisons toujours découvrir aux gens des musiques qu'ils n'écouteront pas normalement. Les personnes qui dansent le plus longtemps sur les tables d'un établissement de jazz classique comme le Memphis Club sont généralement les 18-30 ans.

Vous avez mentionné au début l'hospitalité envers les artistes. Qu'est-ce que cela signifie exactement et quelle est l'importance de cet aspect aujourd'hui?

Claude Nobs était à l'origine cuisinier. Il venait, comme moi d'ailleurs, du monde de l'hôtellerie. C'était sa passion de recevoir des artistes chez lui. C'était unique dans le monde de la musique. La plupart des artistes n'avaient jamais vécu une telle situation et profitaient généralement de leur date de concert à Montreux pour y faire une pause prolongée. Aujourd'hui, le monde de la musique a changé. Les artistes sont constamment en tournée, se produisent chaque jour ailleurs et n'ont guère le temps de s'attarder. Néanmoins, je pense que notre hospitalité est aujourd'hui plus importante que jamais. Il s'agit de comprendre les besoins des artistes, de ces petits détails qui feront de leur séjour un moment particulier. J'ai même quelqu'un dans l'équipe dont la seule tâche consiste à imaginer des surprises agréables pour les artistes.

Pouvez-vous nous donner un exemple d'une telle surprise?

Le deuxième jour de l'édition de cette année, j'ai eu la chance d'accompagner pendant toute une nuit le guitariste français Matthieu Chedid, qui a d'abord donné un concert, puis a joué en



Mathieu Jatón avec l'intervieweuse Nina Trembl.

jam session jusqu'à trois heures du matin. La musique qu'il a offerte au public, son dévouement et sa passion m'ont profondément touché. En guise de remerciement, j'ai laissé au concierge de son hôtel une guitare de notre collection limitée Montreux Jazz Festival afin de surprendre Matthieu avant son départ. La plupart des artistes sont habitués à recevoir des cadeaux et ont déjà tout. Mais un cadeau comme celui-ci est porteur d'un message. C'est un signe de profonde gratitude qui vient du cœur.

Y a-t-il des artistes avec lesquels vous entretenez des liens d'amitié?

Il y a un certain nombre d'artistes avec lesquels j'échange régulièrement des messages via WhatsApp, notamment Woodkid, l'artiste français d'électro-pop, ou Sam Smith. Mais je ne cours pas après ce genre d'amitié. Ce n'est pas mon genre de frapper à la porte de la loge d'un artiste et de jouer au grand directeur de festival, une bouteille de vin à la main. Et il ne me viendrait surtout pas à l'esprit de demander à des stars de prendre un selfie avec moi. J'aime les rencontres authentiques, les moments partagés avec des artistes, même s'ils ne sont parfois qu'éphémères.

Lors de votre première rencontre avec Claude Nobs, vous n'aviez que 16 ans. Auriez-vous alors osé rêver de suivre un jour ses traces?

Absolument pas! Je jouais dans un groupe à l'époque et j'étais déjà au septième ciel de l'avoir rencontré par le biais de relations. Deux ans plus tard, alors que je fréquentais l'école hôtelière, il m'a demandé de l'aider à organiser des réceptions pour les artistes dans son chalet et m'a demandé en fin de journée si je voulais travailler régulièrement pour lui. Six ans plus tard, contre toute attente, cela s'est transformé en un emploi fixe, d'abord dans le marketing et le sponsoring, puis en tant que secrétaire général. Mais pendant toutes ces années, je m'attendais toujours à ce que le rêve s'achève bientôt. Je connaissais Claude, je savais qu'il pouvait changer d'avis rapidement et je profitais donc de chaque instant sans penser à l'avenir. Même lorsque Claude a commencé à parler du fait que je lui succéderais un jour, je n'ai pas osé en rêver.

Que s'est-il passé ensuite?

Lorsque Claude est décédé de manière inattendue en 2023, le comité directeur

a respecté sa volonté. Le Montreux Jazz Festival a toujours été Claude, et Claude était le Montreux Jazz Festival. Dès le début, j'ai compris que je ne pourrais jamais le remplacer. Tout ce que je savais, c'est que j'avais si bien appris à le connaître pendant le temps que nous avons passé ensemble que j'avais tous les outils pour continuer le festival dans le même esprit. Et que dire d'autre? Aujourd'hui, je vis mon rêve.

Quel rêve aimeriez-vous encore réaliser à l'avenir?

J'ai une vision de la direction que doit prendre le festival, mais je ne poursuis pas d'objectifs ou de rêves concrets. L'essentiel est de rester flexible et agile. Comme cette année, lorsque nous avons dû créer de toutes pièces un nouveau concept de scène en raison des travaux de rénovation du centre de congrès, une véritable folie sur le plan financier. Si j'ai appris quelque chose de Claude, c'est qu'il faut avant tout mettre l'accent sur le projet. Si l'on pense en premier lieu à l'argent, on bloque la créativité et on met en danger l'authenticité. Bien sûr, je passe des nuits blanches quand je prends des risques. Mais quand au final, le compte est bon, il n'y a rien de plus beau.

Le thème de l'argent nous amène au sponsoring. Comment Porsche et le Montreux Jazz Festival s'accordent-ils pour vous?

Tout comme le Montreux Jazz Festival, Porsche est une «love brand», c'est pourquoi je trouve qu'ils vont très bien ensemble. Mais je tiens à souligner que Porsche n'est pas seulement un sponsor pour nous; c'est aussi un partenaire. Et nous tenons à ce que nos partenaires apportent une valeur ajoutée au festival. Je le vois dans les yeux brillants des visiteurs de la Porsche Lounge. Et je le vois chez les artistes qui demandent dans leurs contrats des marques de voitures spécifiques pour le service de navette. Quand nous leur disons: «Désolé, c'est impossible, mais à la place, nous venons vous chercher avec une Porsche», ils réagissent tous positivement. Cela en dit long sur le caractère émotionnel de cette marque. Un artiste a même souhaité prendre le volant. Au retour d'une longue sortie, son visage rayonnait de bonheur.

On dit que par le passé, il vous arrivait de conduire Claude Nobs à des rendez-vous. Si le père fondateur du festival était



Tout comme le Montreux Jazz Festival, Porsche est une «love brand».

encore en vie, dans quel modèle de Porsche le conduiriez-vous et de quoi parleriez-vous avec lui?

Je l'aurais conduit sur une route de montagne à bord d'une Panamera Turbo, car il aimait les voitures de sport puissantes et les virages rapides. On parlerait d'artistes. Et on discuterait de la manière de les faire venir à notre festival. Ce qui était bien à chaque fois qu'on roulait ensemble en voiture, c'est qu'on ne parlait jamais de stratégie et très rarement d'argent. La plupart du temps, nous rêvions.

La magie de Montreux

Le Montreux Jazz Festival, qui a lieu chaque année en juillet depuis 1967, est bien plus que la somme de plusieurs concerts: c'est un véritable phénomène. Porsche a participé à l'édition de cette année en tant que partenaire du festival à travers différentes activités et a donc contribué à toute cette magie.

Texte: Nina Tremli

Photos: David Hubacher

Cela tient peut-être à l'éclat des projecteurs et aux animations vidéo psychédéliques. Ou peut-être est-ce à cause de la lune qui, située à gauche au-dessus de la scène, dessine un croissant précis dans le ciel sans étoiles, tandis qu'une brise légère et froide monte du lac et me caresse les oreilles. Ou peut-être est-ce dû également à la puissance avec laquelle le tumulte, le gronde-ment, la clameur et le martèlement des instruments de cinq messieurs, dont certains pourraient quasiment être mes grands-pères, me touchent. Ou encore à cet océan de têtes au-dessus duquel des téléphones portables en train de filmer planent tels des ovnis. Soudain, je ne suis plus la journaliste et la musicienne expérimentée qui, d'une certaine manière, a déjà vécu tout cela. Je fais partie de quelque chose de plus grand et de jubilatoire. Les mains en l'air, j'ai renoncé à mon identité comme on donnerait ses clés de voiture à un voiturier.

Des classiques comme «Highway Star», «Black Night» et «Space Truckin'» enflamment la foule, tandis que des orgies d'orgue Hammond et des solos de guitare la mettent en transe. Que le concert se termine par le célèbre morceau «Smoke On The Water» est une évidence, tout autant que les cernes après cette nuit trop courte. En effet, cette chanson a été composée ici même, à Montreux, lorsque les membres du groupe Deep Purple ont vu le casino s'embraser lors d'un concert de Frank Zappa en 1971. Au bout d'une heure, lorsque le fameux riff retentit, que le fond de la scène laisse place



à une vue dégagée sur le lac Léman noir de jais, que des volutes de fumée s'élèvent au-dessus des eaux et que Ian Gillan pointe son micro vers le public, je me demande où est passée la personne pour qui chanter à tue-tête sur des tubes joués des centaines de fois est extrêmement embarrassant. Mais il est déjà trop tard. 5000 voix, dont la mienne, entonnent «Smoooooke On The Water».

Le terme «expérience» est un peu galvaudé. Je partage l'avis de la légende du jazz Quincy Jones qui a dit un jour à propos du Montreux Jazz Festival: «Tu ne peux pas le décrire, car les mots ne lui rendent pas justice. Tu dois y aller et le vivre.» Il en est de même pour la 58^e édition, qui se déroule du 5 au 20 juillet 2024, même si, ou précisément parce que le Centre des Congrès est actuellement en travaux et que la scène principale a été déplacée de l'Auditorium Stravinski vers un

Tu ne peux pas le décrire, car les mots ne lui rendent pas justice. Tu dois y aller et le vivre.

Mais ce sont justement ces moments inattendus et ces rencontres qui font la magie de Montreux.



site en plein air avec une vue imprenable sur le lac et les montagnes. Pour la première fois depuis 1993, des concerts ont lieu dans le légendaire casino, tapissé de lourds tapis. Les concerts payants des têtes d'affiche (outre Deep Purple et Alice Cooper, on compte également Sting, Diana Krall, Lenny Kravitz, Kraftwerk, Duran Duran et Massive Attack) ne sont pas les seuls à valoir le détour. Le programme parallèle, composé de plus de 450 spectacles gratuits et d'innombrables stands de restauration, de bars et de cafés, est tout aussi passionnant.

Il peut donc arriver que l'on bifurque au mauvais endroit en se rendant à un stand de glaces et que l'on se retrouve à participer à un atelier captivant sur la composition de chansons. Que l'on oublie, au milieu d'une jam session intense dans une cave de jazz, que l'on voulait se coucher à 23 heures et non pas à 4 heures du matin. Que l'on danse pieds nus sur une piste de danse en gazon artificiel sur des rythmes latinos, alors que l'on ne supporte pas les rythmes latinos en temps normal. Ou que l'on voulait juste s'offrir une boisson rafraîchissante sur une terrasse comme le Porsche Lakeside Lounge, mais que l'on reste assis parce que les fauteuils sont confortables, nos pieds déjà bien fatigués et que la vue sur le lac est tellement réconfortante. Et parce que c'est là que se trouve le nouveau Porsche Macan entièrement électrique que l'on rêvait de voir de près depuis longtemps. Un nombre étonnant de visiteurs se font même photographier devant. Ils n'avaient probablement pas prévu de prendre la pose devant une voiture lorsqu'ils



se sont jetés dans les plaisirs du festival. Mais ce sont justement ces moments inattendus et ces rencontres qui font la magie de Montreux. Selon les mots de Michael Glinski, CEO de Porsche Suisse, Porsche est, à l'instar du Montreux Jazz Festival, «une marque qui fait rêver» et est au cœur de l'événement, au lieu d'être simplement présente en tant que partenaire de sponsoring avec un logo sur le programme.

De plus, la marque Porsche met à disposition plus d'une douzaine de véhicules Taycan, Panamera et Cayenne sous forme de navettes de luxe pour les artistes. Enfin, elle anime un salon VIP dans le village d'accueil «Les Jardins», l'un des endroits les plus attrayants du festival, juste en face du Fairmont Le Montreux Palace. On y accède non pas librement mais sur invitation. On a alors le privilège de pouvoir séjourner dans cette atmosphère feutrée. De profiter des boissons

et des mets proposés en exclusivité. De laisser son regard errer sur la Riviera bondée. Et peut-être aussi de pouvoir se retrouver après s'être égaré dans le tumulte du festival.

Pour ma part, je ne retrouve mon identité qu'une fois installée dans le véhicule que Porsche a mis à ma disposition pour l'aller et le retour. Quand on conduit un coupé Cayenne GTS rouge carmin, on ne peut pas se fondre dans la masse. Il est quasiment impossible de faire plus individuel. On devient inévitablement une star, pour reprendre le titre d'une chanson de Deep Purple «Highway Star». Avec 500 ch, un châssis ajusté avec précision, les finitions noires et typiques du modèle GTS, un équipement haut de gamme avec du Race-Tex semblable à du cuir rugueux, et accompagné de la musique du moteur V8 biturbo de 4,0 litres ainsi que d'une reprise secrète de «Smoke On The Water». Heureusement, personne ne m'entend.



Nina Tremblay a grandi en Corée du Sud et à Singapour avant de s'installer en Suisse à l'âge de 16 ans. Enfant, elle préférait jouer aux petites voitures plutôt qu'à la poupée. C'est la raison pour laquelle, après des études de journalisme et de sociologie à l'université de Zurich et quelques années en tant que rédactrice publicitaire, elle s'est tournée vers le journalisme automobile. Elle a toujours été passionnée par la musique. Elle s'est produite en 2012 à l'Auditorium Stravinski du Montreux Jazz Festival en tant que guitariste/bassiste, chanteuse et compositrice de son groupe de rock «69 Chambers».

Portrait d'un client multifacette du Centre Porsche Lausanne

Michel Brehm est un passionné Porsche aguerri. Son envie de découvrir les particularités de chaque nouveau modèle en témoigne. Cette année, il a fait le pari audacieux de commander le tout nouveau Macan 100% électrique, avant même de l'avoir vu. Partez à la rencontre d'un client qui n'a pas peur du changement.



Vous êtes carrossier depuis bientôt 40 ans. Racontez-nous un peu en quoi consiste votre travail et comment est né votre passion pour l'automobile ?

La passion automobile est née chez moi très rapidement. J'ai effectué mes premiers stages en carrosserie et tôlerie dès que j'ai été en âge de pouvoir le faire. Très vite, j'ai voulu devenir indépendant en fondant ma propre carrosserie. C'est ce que j'ai fait en 1995, soit neuf ans plus tard, avec ma première carrosserie à Yverdon. Après de belles années dans cette région, je suis venu m'implanter à Villars-St-Croix en 2008.

Mon métier a beaucoup évolué depuis mes tous débuts. Aujourd'hui, je tiens les rennes de mon entreprise, ce qui comprend davantage de management et d'administration que de travail sur la tôle. Bien que je sois entouré de personnes compétentes en la matière, c'est aussi une partie du métier que j'ai dû apprendre au fil des années.

Et votre lien avec Porsche alors ?

Lorsque l'on est passionné d'automobile, on ne peut que reconnaître la beauté d'une Porsche. J'ai eu la chance de travailler sur un grand nombre d'entre elles et d'avoir parmi

mes clients de nombreux Porschistes. J'ai acquis ma première Porsche en 2006, une jolie 911 GT3 type 996. Quelques années plus tard, j'ai craqué pour sa cousine, la 997. Au total, j'ai investi au cours de ces dernières années dans cinq 911, un Cayenne et deux Macan. La prochaine est en route, il s'agit du nouveau Macan 100% électrique !

A ce sujet, pourquoi avoir choisi de configurer un nouveau Macan électrique ?

J'aime beaucoup la Taycan, le premier modèle électrique de la marque Porsche. En ce moment, je me déplace quotidiennement



Je ne doute pas une seule seconde de ce nouveau modèle. Je le trouve tout simplement exceptionnel.



avec un Macan (à motorisation thermique), mais, j'ai depuis quelques temps nourri un intérêt pour l'électrique, qui est de plus en plus présent dans le secteur automobile. J'ai pensé que cela pourrait être bénéfique d'effectuer les 60 kilomètres qui séparent mon domicile de ma carrosserie avec un véhicule totalement électrique. Celui-ci pourrait facilement être chargé sur mon lieu de travail et couvrirait tous mes déplacements du quotidien, avec la polyvalence et le confort que l'on associe au Macan.

J'apprécie également l'image plus responsable que renvoie l'électrique, en assurant un déplacement écologique et économique.

Le Macan électrique n'est pas encore disponible en Suisse. Cela ne vous a-t-il pas freiné de passer commande, avant même de l'avoir vu ?

Non, je ne doute pas une seule seconde de ce nouveau modèle. Je le trouve tout simplement exceptionnel. C'est une belle voiture qui conserve l'ADN de la marque, tout en apportant ce design innovant que j'apprécie sur la Taycan. Je souhaite passer ce cap de l'électrique et n'ai pas peur d'être déçu.

Comment appréhendez-vous ce passage au tout électrique ?

Je me réjouis de cette découverte ! J'espère éprouver autant de plaisir à conduire ce nouveau Macan que les émotions positives que j'ai pu ressentir la première fois en le voyant en photo. J'ai déjà eu l'occasion de rouler la Taycan et j'aime beaucoup son interface et son tableau de bord. Il y aura

donc peu de surprises au niveau de l'expérience utilisateur. Pour ce qui est du chargement, mon lieu de travail sera optimal pour une charge hebdomadaire. Lors de mes voyages plus conséquents, je peux compter sur les nombreuses bornes Porsche Destination implantées dans de superbes espaces.

Quelles sont vos attentes en terme de performances ?

Je n'ai aucun doute sur le fait que la qualité sera au rendez-vous. Je pense qu'elle va totalement satisfaire mes besoins au quotidien en m'apportant confort, plaisir de conduire et nouveauté. Je me réjouis de pouvoir vous en dire plus lorsque je recevrai mon véhicule à la fin de ce deuxième semestre. L'attente est longue mais elle en vaut la peine !

Votre histoire avec Porsche ne s'arrête pas là. Vous êtes également membre d'un Club Porsche. En quoi cela consiste-t-il ?

Ma carrosserie est sponsor officiel du Club Porsche Romand. Il s'agit d'un club qui regroupe les passionnés de la marque. Nous organisons des rencontres de toutes sortes et apprécions de nous retrouver tous ensemble pour échanger autour de cette passion. Nous avons notamment eu la chance de nous déplacer au Mans Classic. Ce sont des bons moments de partage !

Une équipe de vente, six personnalités

Faites connaissance avec les conseillers de vente du Centre Porsche Lausanne.

DAVID GREBIL
Chef de vente



Sportivité : un adjectif caractérisant la marque Porsche, mais également notre chef de vente, David. Passionné de sports de montagne, dont le ski et le VTT, David apprécie tout particulièrement partager ses passions, sportives et automobiles avec les clients du Centre Porsche Lausanne et son équipe.

Sans surprises, la 911 Turbo S est son modèle Porsche préféré. Alliant élégance et sportivité, elle est pour lui parfaitement utilisable au quotidien, confortable et exceptionnelle à conduire sur nos routes de montagnes.

Pourtant, avec l'arrivée de l'électrique, son cœur balance. Ayant parcouru plus de 100 000 km au volant de la Taycan, David affectionne tout particulièrement le fait d'y retrouver la sportivité de la 911 et le confort de la Panamera. Pour lui, la Taycan est un vrai couteau suisse et la nouvelle Taycan présentée en avril 2024 n'a fait que confirmer cela.

T. 021 552 39 14
E. david.grebil@porsche-lausanne.ch

FRÉDÉRIC VOGEL
Responsable occasions et conseiller de vente

Passionné d'automobiles, c'est tout naturellement que Frédéric a rejoint l'équipe du Centre Porsche Lausanne il y a de ça cinq ans pour s'occuper des véhicules d'occasion ainsi que du conseil à la clientèle. Partager ses connaissances Porsche avec autrui et vivre la joie de ses clients découvrant leurs nouveaux véhicules est pour lui source de motivation et de satisfaction au quotidien.

Fan inconditionnel du Macan GTS, Frédéric a été agréablement surpris par l'arrivée du nouveau Macan électrique. Il y retrouve parfaitement le caractère de la version précédente qu'il aime tant. C'est pour lui un vrai coup de cœur, même s'il ne saurait détrôner la 718 Spyder RS qui est, pour lui, l'ADN Porsche par excellence, grâce à son moteur issu de la compétition, à sa légèreté et à son style.

S'il n'avait qu'une seule chose à dire ?
« Get out and drive ! »

T. 021 552 39 13
E. frederic.vogel@porsche-lausanne.ch



ROMANE JAMBERS
Key Account Manager et conseillère de vente



Romane est passionnée par tout ce qu'elle entreprend, et son travail ne fait pas une exception. La combinaison entre contact humain et technicité du conseil est ce qu'elle préfère dans celui-ci. De plus, c'est avec enthousiasme qu'elle souligne le fait que le Centre Porsche Lausanne a une situation géographique privilégiée. Il se trouve au centre de la Suisse romande, ce qui lui apporte une clientèle hétéroclite qui rend chaque contact unique. C'est donc sans grande surprise que la citation préférée de Romane est « La vocation, c'est avoir pour métier sa passion. » (Stendhal).

Le nouveau Macan électrique l'a particulièrement surprise par sa tenue de route et son style totalement revu. Son confort, son nouveau cockpit, ses accélérations ainsi que son autonomie sont plus qu'exceptionnels à ses yeux. Romane est totalement conquise par ce nouveau Macan dans lequel elle dit retrouver l'ADN Porsche en version électrique.

T. 021 552 39 15
E. romane.jambers@porsche-lausanne.ch

CHRISTOPHE GREPPIN
Conseiller de vente

Amateur de sport automobile, c'est avec sa 718 Cayman GTS que Christophe passe des moments magiques sur circuit. Lorsqu'on lui demande de nous citer sa Porsche préférée, il hésite un instant et mentionne que le choix est extrêmement difficile, car il a une préférence dans chaque segment que la marque Porsche propose. Néanmoins, il y a une évidence pour lui : la 911 Carrera 4 GTS avec Aerokit, pour son équilibre parfait entre aptitudes au quotidien et efficacité sur circuit.

Dans les nouveaux modèles de la marque, le nouveau Macan électrique a été une agréable surprise pour Christophe. Pour l'avancée technique et technologique qu'il représente, mais également pour sa modernité, sa faible consommation et donc sa très bonne autonomie, ainsi que sa fantastique conduite. Il se réjouit de vous le faire découvrir, car après tout, la satisfaction de ses clients est la sienne.

T. 021 552 39 45
E. christophe.greppin@porsche-lausanne.ch



GUILLAUME PERROUD
Conseiller de vente



Doté d'une longue expérience dans le secteur de l'automobile et passionné par le sport ainsi que la marque Porsche, c'est naturellement que Guillaume a rejoint l'équipe du Centre Porsche Lausanne il y a deux ans. Adorant les rencontres humaines et le contact avec la clientèle, il conseille volontiers ses clients en tenant étroitement compte de leurs besoins et envies.

La 911 est pour lui la Porsche emblématique, pour son histoire et l'émotion qu'elle procure à travers le temps. Néanmoins, sans grande surprise, le modèle Porsche qui l'a le plus marqué dernièrement est le nouveau Macan électrique. Pour son design, sa sportivité, son confort et son autonomie. Selon Guillaume, le Macan électrique est actuellement le meilleur SUV électrique du marché dans le segment premium luxe. Ce nouveau modèle a donc un avenir très prometteur !

T. 021 552 39 19
E. guillaume.perroud@porsche-lausanne.ch

DAVID GENTSCH
Conseiller de vente

Sportif dans l'âme, David a récemment intégré l'équipe de vente du Centre Porsche Lausanne. Plus que motivé par ce nouveau challenge, il se réjouit de voir les rêves de ses clients se matérialiser.

Le Macan électrique est LE modèle qui l'a véritablement impressionné, car il se distingue. Se distinguant par une puissance exceptionnelle, une recharge ultrarapide et une autonomie remarquable. Selon lui, Porsche a réalisé un véritable exploit en combinant esthétique et fonctionnalité. Chaque ligne et chaque courbe ont été finement travaillées, ce qui reflète à la fois l'élégance et l'héritage de la marque. Pour David, le Macan incarne l'excellence de Porsche sous tous les aspects, et il est convaincu qu'il séduira tous ceux qui auront la chance de le conduire. Conduire le Macan, c'est conduire une Porsche, avec toute la sportivité et l'ADN de la marque.

T. 021 552 39 17
E. david.gentsch@porsche-lausanne.ch



Bienvenue dans le road trip AHEAD – LE VOYAGE D'UNE VIE.

AHEAD, C'EST à la fois un road trip et un style de vie.
la route vers la prochaine aventure.
l'émotion sur quatre roues – la vitesse devant vos yeux et le vent dans vos cheveux.
le son dans vos oreilles et l'expérience en tête.
un moment Porsche qui devient une histoire unique.

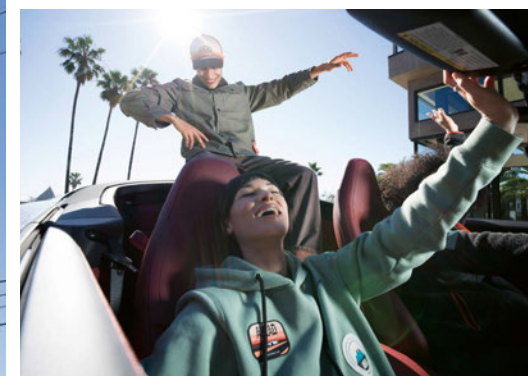


Dans le cadre du road trip AHEAD, les véhicules Porsche deviennent les protagonistes de chaque étape qui passe par les régions les plus diverses du monde. Que ce soit à travers le désert, sur les hauteurs des montagnes ou le long des côtes, l'objectif n'est pas d'arriver à destination, mais de rouler.

Le voyage débute sur la côte ouest des États-Unis, à Los Angeles, avant de se poursuivre en direction de Willow Springs,

jusqu'au pittoresque June Lake. Le trajet continue dans les montagnes jusqu'à la Vallée de la Mort, avant de traverser le désert de Mojave jusqu'à l'époustouffant parc national de Joshua Tree. De Palm Springs, la route repart vers la côte et prend la direction du nord et du centre-ville de Los Angeles. AHEAD associe ainsi des lieux et des itinéraires particuliers à des moments d'émotion.

Laissez-vous séduire et inspirer par la nouvelle collection AHEAD.



LIVRE PORSCHE AHEAD SOUTH-WEST
Cet ouvrage propose des photos exclusives et des informations générales sur le premier roadtrip AHEAD. Avec 911 pages remplies de photographies lifestyle authentiques et une impression de haute qualité Made in Germany, ce livre a pour but de donner un aperçu, d'inspirer et de faire rêver.

WAP0928050RAHD

CHF 197.–*

AUTOMOBILE EN BOIS 911 – AHEAD
Jouet en bois avec planche de surf amovible sur le toit, écusson Porsche à l'avant et inscriptions sur les côtés.
(L'emballage durable fait de cette automobile en bois le cadeau idéal pour tous les jeunes fans de Porsche)
Pour les enfants à partir d'un an.

WAP0406230SHAS

CHF 39.–*



VESTE UNISEXE AHEAD
Élegante veste d'extérieur en polaire Teddy douce avec l'inscription Porsche et l'émblématique badge AHEAD. Petit extra supplémentaire, un porte-clés amovible portant l'inscription «AHEAD» est fixé sur la poche latérale.

WAP308XXX0SAHD

CHF 219.–*

* prix conseillés, tous les prix s'entendent TVA incluse

La nouvelle 911 Carrera GTS: le nouveau turbocompresseur électrique (eTurbo)

Porsche a démontré qu'un système hybride n'est pas incompatible avec une voiture de sport, tant dans le domaine du sport automobile avec la 919 Hybrid que dans celui des véhicules de série avec la 918 Spyder, la Panamera ou le Cayenne. Grâce à un couple plus élevé en phase d'accélération, les moteurs hybrides offrent des avantages particuliers en termes de performance. De plus, la récupération pendant les phases de freinage et de propulsion permet de recharger la batterie. De manière générale, il est possible d'améliorer sensiblement l'efficacité et la puissance de la propulsion sans avoir recours à un moteur à combustion plus puissant. Chez Porsche, nous faisons la différence entre les deux systèmes hybrides suivants:

1. EXISTANT Hybride rechargeable

La batterie haute tension intégrée est plus grosse et plus lourde que dans les autres systèmes hybrides. Les hybrides rechargeables peuvent parcourir jusqu'à 96 kilomètres en mode purement électrique. Pour ce faire, il faut cependant recharger les hybrides rechargeables à l'extérieur, sur des bornes de recharge séparées en utilisant des chargeurs embarqués, ce qui représente un poids supplémentaire. Les hybrides rechargeables offrent l'avantage d'une plus grande efficacité grâce à la possibilité de rouler en mode purement électrique, c'est-à-dire sans émissions.

2. NOUVEAU Hybride Performance

Par rapport aux systèmes hybrides rechargeables existants, l'hybride Performance des nouveaux modèles 911 GTS dispose d'une batterie lithium-ion de 400 V très compacte et nettement plus légère. L'énergie qui en résulte est principalement utilisée pour augmenter la performance. Et ce, via le moteur électrique intégré dans la boîte PDK et l'eTurbo. Pour optimiser encore le poids, on a en outre renoncé à intégrer un embrayage KO. Une conduite purement électrique sans aucune émission est par conséquent impossible. On a donc volontairement renoncé à ajouter du matériel supplémentaire pour le chargement externe, ce qui permet de conserver un poids total faible, typique d'une voiture de sport. Même si les modèles GTS ne sont pas en mesure de rouler en mode purement électrique, ils séduisent par leur efficacité: l'énergie excédentaire générée par les gaz d'échappement peut ainsi être utilisée lors des

phases d'accélération grâce à l'eTurbo pour charger la batterie lithium-ion de 400 V ou pour renforcer la puissance du moteur électrique intégré dans la boîte PDK. Une conduite efficace est également synonyme de récupération: lorsque le conducteur freine, une partie de l'énergie de freinage est injectée dans la batterie lithium-ion de 400 V.

Aperçu du système d'hybridation Performance (T-Hybride)

La chaîne cinématique innovante T-Hybrid associe le meilleur de deux univers: la capacité d'accélération d'un véhicule électrique et l'émotion sonore provoquée par un véhicule thermique au maximum de sa puissance. L'interaction entre les nouveaux composants de l'entraînement est réglée de manière optimale en fonction de la situation de conduite et du mode de conduite sélectionné. Le conducteur peut ainsi se concentrer totalement sur la route et profiter pleinement de sa 911 GTS.

Voici un aperçu des différents nouveaux composants de l'entraînement:

- ✓ **Turbocompresseur électrique (eTurbo)**
- ✓ **Moteur électrique intégré dans la boîte PDK**
- ✓ **Moteur boxer 6 cylindres de 3,6 litres**
- ✓ **Batterie lithium-ion de 400 V**

Dans ce numéro, nous nous intéressons de plus près au turbocompresseur électrique afin de vous en fournir un aperçu détaillé.

Turbocompresseur électrique (eTurbo)

Le tout nouveau turbocompresseur électrique (eTurbo) se trouve sur le côté droit du véhicule. Parfaitement adapté au nouveau moteur, il a permis de passer à une suralimentation monoturbo. Le poids a été réduit par rapport aux turbocompresseurs biturbo des modèles précédents.

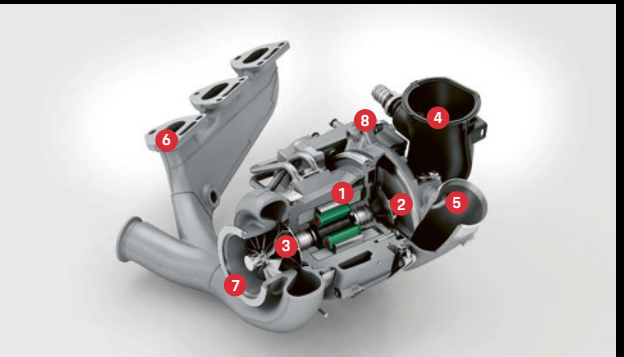
Au fond, la structure de l'eTurbo est similaire à celle d'un turbocompresseur classique avec une turbine adaptée aux débits d'air et un compresseur. La nouveauté réside toutefois dans l'ajout d'un moteur synchrone supplémentaire au niveau de l'arbre entre la roue du compresseur et celle de la turbine. Celui-ci est alimenté en électricité par un onduleur à impulsions autonome et régule la pression de suralimentation. La wastegate n'est donc plus nécessaire.

Selon la situation de conduite et les souhaits du conducteur, le turbocompresseur est disponible avec une puissance supplémentaire pouvant atteindre 20 kW. Il en résulte une accélération du compresseur qui génère à son tour une augmentation très rapide de la pression de suralimentation. Cela permet au véhicule d'accélérer presque instantanément même à partir d'un bas régime. Parallèlement, le turbocompresseur électrique permet de transformer l'énergie excédentaire des gaz d'échappement du moteur en énergie électrique jusqu'à 11 kW en utilisant la roue de la turbine. Issu du sport automobile, ce principe a été utilisé pour la première fois avec succès chez Porsche sur la Porsche 919 Hybrid.

Vos avantages en un coup d'œil:

- ✓ **Réaction immédiate lors de l'accélération grâce à un déploiement de puissance linéaire**
- ✓ **Gain de performance supplémentaire grâce à l'application d'un moteur synchrone**
- ✓ **Récupération d'énergie à partir du flux d'échappement**

Alors que les modèles précédents comportaient encore deux intercoolers, la suralimentation monoturbo permet d'utiliser un grand intercooler. La position et le fonctionnement restent identiques. L'intercooler est positionné à l'horizontale au-dessus du moteur et l'air de refroidissement est acheminé par les grilles du capot arrière ou par une ouverture supplémentaire lorsque le spoiler arrière est déployé. La nouvelle version de l'intercooler a permis d'améliorer la puissance de refroidissement par rapport aux intercoolers des modèles précédents.



- 1 Moteur électrique intégré
- 2 Roue du compresseur
- 3 Roue de la turbine
- 4 Air aspiré
- 5 Air comprimé vers l'intercooler
- 6 Gaz d'échappement du moteur
- 7 Gaz d'échappement vers le système d'échappement
- 8 Onduleur à impulsions



PORSCHE



La sensation écrasante d'être assis dans une incroyable voiture de sport électrique : le nouveau Taycan possède une attitude encore plus électrisante. Des performances encore plus impressionnantes. Et l'extraordinaire encore plus remarquable.

Centre Porsche Lausanne
Boulevard de l'Arc-en-Ciel 8
1023 Crissier
T 021 552 3 911
info@porsche-lausanne.ch
www.porsche-lausanne.ch



Planifiez un essai routier dès maintenant.